
Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 68 November / December 2012

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Hans Faber, Jan Sepp (JS), Simon J. de Waard, Eva de Jong en Frans Heijlaerts (FH).

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2012
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info 20m nummer 68

Voor u ligt het laatste nummer van Info20m van 2012.
Ik wens u allen fijne dagen en een goed 2013.

2013 wordt een bijzonder (roerig) jaar. Aan alle kanten wordt er bezuinigd, wat we als (vaarweg)gebruikers direct gaan merken (in de portemonnee). Afhankelijk van uw persoonlijke situatie heeft u er meer of minder mee te maken. Mooier kunnen we het helaas niet maken.

Twee belangrijke onderwerpen worden in dit nummer behandeld, het verbod op rode diesel vanaf 1 januari en de verplichting tot Inland AIS apparatuur aan boord. Over de praktische aspecten van rode diesel is nog niet (voldoende) nagedacht. De rode kleurstof blijft nog heel lang in uw brandstofsysteem traceerbaar. Filters en brandstof vervangen is simpelweg niet genoeg. In alle leidingen, koppelingen, etc. zit de kleurstof namelijk ook…

Op de rijksoverheid wordt in 2013 veel bezuinigd zowel qua projecten als in personeel. Het personeel dat over blijft moet zorgen dat de boel blijft draaien… Zelf merk ik daar vrij veel van, iedereen krijgt een nieuw afdelingshoofd, een nieuwe directeur etc. Mijn afdelingshoofd zit 160 km verderop… Het wordt een uitdaging om alles draaiend te houden.

Tot slot. Henk en Janneke Bos stoppen per 1 januari 2013 beide als vrijwilliger bij Admiraliteit 5 van Scouting Nederland. Dat deden we altijd vol overgave en met liefde. Helaas heeft men landelijk een aantal verplichtingen op vrijwilligers opgelegd waar wij persoonlijk niet achter kunnen staan. Bovendien strookt het niet met de verplichtingen waar ik als rijksambtenaar voor getekend heb. Kiezen tussen vrijwilligerswerk en werk is dan niet zo moeilijk. We hebben ons aangemeld als Plus Scout zodat het contact blijft bestaan. Jammer maar helaas.

Janneke Bos Hoofdredacteur

Omruilactie papieren vaarbewijzen uitgesteld

Voor het rijbewijs geldt vanaf 1 januari 2013 een nieuwe keuringsleeftijd van 75 jaar. Of en welke consequenties deze aanpassing voor het vaarbewijs gaat hebben is op dit moment nog niet duidelijk. Het ministerie van IenM is zich nog aan het beraden over een definitief standpunt hierover en wacht ook nog op verdere input van de verschillende belangenorganisaties.
De voor dit najaar geplande start van de actie om de oude papieren vaarbewijzen gratis om te laten ruilen voor het huidige nieuwe vaarbewijs pasje (met ICC) is daarom voorlopig uitgesteld. Het zou immers zonde zijn als de omgeruilde vaarbewijzen een vervaldatum kennen, die nu nog gebaseerd is op de verlengingsleeftijd van 70 jaar, maar die bij eventuele nieuwe regelgeving niet juist zou blijken te zijn.

Bron: nieuwsbrief VAMEX

Toelatingseis KVB1 voor KVB2 komt te vervallen

Zoals al eerder aangekondigd zal per 1 januari a.s. de naamgeving van de examens wijzigen in KVB1 (nu nog VB1) en KVB2 (nu nog VBA). Het afleggen van beide examens achter elkaar wordt tevens omgedoopt en wel in KVB1+KVB2 (nu nog VB2).

Tot nu toe geldt als toelatingeis voor het KVB2 examen, dat men het KVB1 behaald moet hebben. Aangezien de examens echter over verschillende examenstof gaan, heeft de Examencommissie besloten dat het niet langer vereist is eerst te slagen voor KVB1 voordat men toegelaten wordt tot het KVB2 examen. VAMEX zal wel blijven adviseren eerst KVB1 te doen, aangezien dit examen de basis behelst, maar vindt het niet langer noodzakelijk inschrijvingen voor KVB2, zonder een KVB1, te weigeren.

Deze verandering, die ook per 1 januari a.s. zal ingaan, maakt het straks mogelijk zich meteen voor beide examens in te schrijven in een zelfgekozen volgorde van en periode tussen beide examens. De enige voorwaarde die uiteraard blijft gelden is dat men voor beide examens geslaagd moet zijn, voordat men het Klein Vaarbewijs II krijgt.

Bron: nieuwsbrief VAMEX

AIS verplichting Gent

BASS 116/2012
Bekendmaking Aan de Scheepvaart Scheldegebied Kanaal van Gent naar Terneuzen - Haven van Gent; AIS verplichting voor de binnenvaart vanaf 01-01-2013

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit maakt namens het havenbedrijf Gent het volgende bekend:
Verwijzend naar artikel 14 §2 van de 'Algemene politieverordening van de haven van Gent' (APVHG) wordt het volgend voorschrift bekendgemaakt aan de scheepvaart:

* In navolging van AIS (Automatic Identification System) zoals voorzien in de EU-richtlijn 2005/44/EU, wordt vanaf

1 januari 2013 in het volledige Gentse havengebied het gebruik van AIS verplicht gesteld voor binnenschepen die langer zijn dan 20 m.

* Hierbij wordt ook artikel 54 §3 van de APVHG van toepassing die zegt dat vaartuigen die uitgerust zijn met AIS dit systeem in werking moeten houden tijdens hun vaart en/of verblijf in de haven van Gent.

Vlissingen,12 december 2012
De Rijkshavenmeester Westerschelde, De Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, namens deze, namens deze,
De Hoofdverkeersleider GNA, De Nautisch Dienstchef GNA R.F. Haarsma P. Van Langendonck

Subsidieregeling Inland AIS-apparaten aangepast

De tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart eindigt per 31 december 2012. Tot die datum worden aanvragen in behandeling genomen. Nieuw is dat de uiterlijke aanleveringdatum van alle vereiste stukken is verruimd naar 1 mei 2013.

De tijdelijke subsidieregeling is op 2 december 2009 gestart en heeft daarmee ruim 3 jaar gelopen. De regeling is succesvol geweest, want circa 5100 schepen zijn met behulp van de subsidie voorzien van een AIS.
Tot en met 31 december 2012 worden aanvragen voor subsidie nog in behandeling genomen. In de regeling is bepaald dat een aanvraag tevens volledig moet worden ingediend. Dat wil zeggen dat de inbouwverklaring bij de aanvraag moet worden gevoegd.
Tijdens de begrotingsbehandeling op 22 november 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz van Haegen, aan de Tweede Kamer toegezegd het completeren van de aanvraag langer de tijd te geven.

Uiterlijk 1 mei 2013 aanlevering stukken
In de Staatscourant van vrijdag 7 december 2012 is gepubliceerd dat uiterlijk 1 mei 2013 alle vereiste stukken moeten zijn aangeleverd. Dit betekent dat nu de mogelijkheid wordt geboden om uiterlijk 31 december 2012 subsidie aan te vragen maar een Inland AIS-apparaat pas later in te bouwen met als voorwaarde dat uiterlijk 1 mei 2013 alle vereiste stukken zijn aangeleverd!

Aanvragen subsidie
Het aanvraagformulier en meer informatie over deze regeling is te vinden op de website van Agentschap NL.
http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/tijdelijke-subsidieregeling-inland-ais-apparaten-binnenvaart

De minister heeft besloten om de subsidie voor AIS transponders nog te verlenen aan diegenen die voor 31 december 2012 de aanvraag incompleet indienen.
Zij hebben tot en met 1 mei de tijd om de transponder in te bouwen en alle papieren compleet te krijgen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 4:81 jo. 4:5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 6, tweede en derde lid, van de Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten;

Besluit:
Artikel 1
Een aanvraag tot subsidievaststelling als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart, waaraan op 31 december 2012 een of meer van de in dat artikel bedoelde bescheiden ontbreken, kan worden gecompleteerd tot en met 1 mei 2013.

Artikel 2
Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij is geplaatst en werkt terug tot en met 22 november 2012.
Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Infrastructuur en Milieu, namens deze, het hoofd van de afdeling binnenvaart en vaarwegen,
P.H.C.M. van Gurp

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Subsidieregeling Inland-AIS behandeld in de Tweede Kamer

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Mevrouw Van Tongeren vroeg mij naar de subsidieregeling voor transponders. Die loopt eind dit jaar af. Ik kan vol trots melden dat 90% van de Nederlandse binnenvaartschepen dankzij deze subsidie nu voorzien is van een transponder. In totaal ging het om een subsidiebedrag van 15 miljoen euro. Zowel Rijkswaterstaat als de sector heeft recent ruime bekendheid gegeven aan de mogelijkheid om nog de rest van dit jaar voor subsidie in aanmerking te komen. Daarmee heeft ieder die dat wil, gebruik kunnen maken van de regeling. Dat kan dus nog tot het eind van het jaar en ik zie dan ook geen reden om de regeling te verlengen.

De voorzitter:
Mevrouw Van Tongeren had nog een vraag.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Mijn vraag ging inderdaad over de binnenvaart en de transponders. Ik heb de minister zojuist nee horen zeggen, maar in het subsidiepotje voor die transponders is nog 7 miljoen euro over. Ik heb vanuit de binnenvaart meldingen gekregen dat men er niet van afwist.
De transponder is verplicht. Zou er een beperkte mogelijkheid zijn om die regeling nog even te verlengen, zodat de schepen die de transponder nog niet hebben, hem kunnen krijgen? Aanschaf en inbouw zijn niet heel vlot mogelijk. Er zijn binnenvaartschippers die er enorm mee geholpen zouden zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
De regeling is nog open. Dat is één. De totale pot bedroeg 17 miljoen, er is nu 15 miljoen effectief ingezet.
Wij hebben opgeroepen om mensen erop te wijzen dat zij tot en met eind van het jaar aanvragen kunnen indienen. Laten degenen die het nog willen, vooral met een aanvraag komen. Dat kan. Ik zie geen reden, nu 90% de transponder al heeft, om voor de 10% die nog de tijd heeft om een aanvraag in te dienen als men dat wil, na januari de regeling nog langer open te houden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ik heb iets andere signalen gekregen. Zo'n transponder kun je niet bij de plaatselijke HEMA of GAMMA halen.
Het is ingewikkelder. Er schijnt maar een beperkt aantal gespecialiseerde bedrijven op dat gebied te werken. Het geld is ervoor beschikbaar gesteld. Wat zou het bezwaar zijn om na januari een klein bedrag een aantal maanden beschikbaar te houden voor schippers die dat echt nodig hebben?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Wij beschikken kennelijk over verschillende informatie. Mijn beeld is dat zij alleen maar hoeven aan te vragen, maar dat zij de transponder daarmee nog niet opgehaald hoeven te hebben. Laat ik dit echter uitzoeken en in tweede termijn terugkomen op de mogelijkheden voor degenen die nog willen. Wij willen beiden hetzelfde, namelijk ervoor zorgen dat zo veel mogelijk transponders worden weggezet. Ik laat de regeling echter niet eindeloos openstellen voor de laatste paar mensen die niets willen.

De beraadslaging wordt hervat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of het mogelijk is om ook na 31-12-2012 een transponder op een binnenvaartschip in te bouwen. Ik had beloofd om daar nog even naar te kijken. De subsidieregeling loopt inderdaad af per 31 december. Die datum is al lang en breed bekend in de sector. In de regeling staat nu inderdaad dat de transponder ook voor 31-12-2012 moet zijn ingebouwd. Daar hadden we wat discussie over. Ik ben bereid om de regeling spoedig zo aan te passen dat voor 31-12-2012 alleen de aanvraag moet zijn ingediend. Daarmee is er voor ieder die dat wil ruim gelegenheid om alsnog voor subsidie in aanmerking te komen, uiteraard binnen het budget dat we daarvoor beschikbaar hadden gesteld. Zoals al naar voren is gekomen, is daar nog wat van over.

Bron: overheid.nl

Voorgenomen wijziging RPR inzake Inland AIS

Afgelopen zomer is in de CCR een wijzigingsvoorstel betreffende het Rijnvaartpolitiereglement behandeld, betreffende een nieuwe versie van artikel 4.07 (Inland AIS).

Het tekstvoorstel luidde:

Artikel 4.07 Inland AIS-apparatuur

Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn en het apparaat gebruiken. Het Inland-AIS-apparaat moet goed functioneren. De in het Inland AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

1. Het schip moet bovendien zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, dat met een Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden, en het gebruiken met de actuele versie van de officieel uitgegeven elektronische binnenvaartkaarten gebruiken.

2. De volgende schepen zijn van de eerste lid vermelde vereisten uitgezonderd:
a) schepen van samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt, en alle tot een sleep behorende vaartuigen;
b) niet vrij-varende veerponten voor zover zij een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06 derde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn aan boord hebben en gebruiken
c) kleine schepen, met uitzondering van schepen van de toezichthoudende autoriteiten
d) zeeschepen voor zover zij reeds een AIS-apparaat van klasse A en een Inland ECDIS-apparaat aan boord hebben

3. Een klein schip dat een AIS-apparaat wil gebruiken, moet een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, een IMO typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. Een AIS-apparaat van klasse B moet aan de eisen aan AIS-apparatuur voor de inbouw van kleine schepen voldoen. Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert.

4. Schepen bedoeld in het tweede lid, onder a, moeten aanwezige inland AIS-transponders uitschakelen, zolang deze schepen deel van een samenstel uitmkaen en het niet om slepen gaat.

Tot zover een gedeelte van het tekstvoorstel. Binnen de Nederlandse belangenorganisaties van binnenschippers heeft dit voorstel tot veel weerstand geleid. Niet zo zeer over het verplicht stellen van een Inland AIS voor schepen langer dan 20 meter (hetgeen in een aantal omringende landen inmiddels verplicht is cq gaat worden), maar het feit dat schepen langer dan 20 meter tevens verplicht worden om een Inland ECDIS aan boord te hebben en deze te koppelen aan de AIS. Andere bezwaren richten zich op het feit dat een AIS altijd aan moet staan (zelfs als je ligt op een veilige plaats), wat de schipper moet doen bij uitval van de AIS (vaarverbod?), hoe het met de privacy is geregeld en bovendien kent het systeem momenteel nog heel veel foutmeldingen (door allerlei (niet) technische problemen).

De leden van de Commissie Wet- en Regelgeving van de FONV heeft het bestuur van de FONV voorgesteld om een brief naar de overheid te sturen m.b.t. Inland AIS.

Het voorstel gaat nu alleen nog om een verplichting op de Rijn, maar het zal slechts een kwestie van tijd zijn als dit ook gaat gelden op de andere binnenwateren… (JB)

Rode diesel verdwijnt

Vanaf 1 januari 2013 verdwijnt de rode diesel uit Nederland. Onder rode diesel valt alle halfzware olie en gasolie waar weinig belasting op zit. Aan de diesel zijn herkenningsmiddelen toegevoegd, waardoor de diesel een rode kleur krijgt. Vanaf 1 januari zal het accijnstarief voor deze laagbelaste brandstof worden verhoogd.

Bepaalde voertuigen die geen gebruik maken van de openbare weg, zoals tractoren, mogen rode diesel als brandstof gebruiken. Ook schepen mogen rode diesel gebruiken, de pleziervaart uitgezonderd.

Vanaf 1 januari zal het tariefonderscheid tussen hoog- en laagbelaste olie en gasolie verdwijnen en krijgt de nu nog laagbelaste olie hetzelfde tarief als de hoogbelaste olie. Dit tarief geldt ook voor de voorraad rode diesel die u mogelijk in een opslagplaats heeft na 1 januari.

Prijzen

Hieronder zijn de nieuwe en de oude prijzen van halfzware olie te vinden.

Soort olie	Prijs 1 januari 2012	Prijs 1 januari 2013	Verschil
Halfzware olie en gasolie zwavelvrij (met herkennings-middelen)	€ 258,86 per 1000 liter bij 15ºC	€ 440,28 per 1000 liter bij 15ºC	€ 181,42 per 1000 liter bij 15ºC

Aangifte doen van voorraad rode diesel

Als u na 1 januari 2013 een voorraad rode diesel heeft, moet u in sommige gevallen aangifte doen van uw voorraad en hier het accijnstarief over bijbetalen. U hoeft alleen aangifte te doen als u ook daadwerkelijk moet bijbetalen. Hieronder kunt u lezen wanneer dit het geval is:

* U moet bijbetalen als u na 1 januari 2013 een voorraad van meer dan 1380 liter rode diesel heeft, en
* U eindverbruiker bent (u bent eindverbruiker als u rode diesel heeft gekocht voor eigen verbruik), en
* U één of meerdere opslagtanks heeft waar in totaal meer dan 5000 liter olie in kan.

Aangifteformulier downloaden

U kunt het aangifteformulier vanaf begin december 2012 downloaden van de site van de douane.
http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/index.html
Het formulier dient voor 8 januari 2013 te worden ingevuld en opgestuurd naar de Belastingdienst Douane.

Verbod voorhanden hebben rode diesel wijzigt

Ook het verbod op het voorhanden hebben van rode diesel wijzigt per 1 januari. Rode diesel mag met ingang van het nieuwe jaar alleen nog voorhanden zijn in de hierna genoemde tanks:

* Brandstoftanks van andere schepen dan pleziervaartuigen en alleen als de olie wordt verbruikt voor de aandrijving van die schepen;
* Opslagtanks voor minerale oliën die zijn bestemd om van daaruit te worden afgeleverd in:
  - de brandstoftanks van andere schepen dan pleziervaartuigen, of
  - ladingtanks van vaartuigen, voertuigen en treinwagons
* Opslagtanks van waaruit minerale oliën worden afgeleverd in de brandstoftanks van andere schepen dan pleziervaartuigen, mits deze schepen in bezit zijn van en verbruikt worden door degene die de beschikking heeft over deze tanks.

Omdat andere dan bovengenoemde tanks en opslagtanks niet direct leeg zijn op 1 januari, geldt er een overgangsregeling. Tot 1 juli mag de rode diesel nog worden bewaard in deze tanks en handelaren die deze minerale oliën nog hebben, mogen deze tot 1 juli nog afleveren.

Nieuwsbrief Belastingdienst

Lees de nieuwsbrief van de Belastingdienst over de rode diesel:
http://www.watersportverbond.nl/data/documents/Nieuwsbrief/Besturennieuwsbrief/November/rode diesel verdwijnt belastingdienst.pdf
Een lijst met veelgestelde vragen over de regeling:
http://www.watersportverbond.nl/data/documents/Nieuwsbrief/Besturennieuwsbrief/November/vragenlijst rode diesel verdwijnt.pdf

Bron: Nieuwsbrief Watersportverbond



Rode dieselolie? Afgelopen!

Zoals wij eerder al berichtten is bij het "Kunduz-akkoord" in het voorjaar van 2012 de ontheffingsregeling voor rode diesel voor Varende Monumenten vervallen. Inmiddels is daar meer duidelijkheid over.

Kortweg komt het er op neer dat u vanaf 1 juli 2013 geen rode diesel meer in uw tanks mag hebben. Vanaf 1 januari 2013 mag u geen rode diesel meer tanken. En als u tanks heeft van meer dan 5.000 liter inhoud, én daar zit op 1 januari 2013 nog meer dan 1.380 liter in, dan moet u vóór 8 januari 2013 aangifte doen.

Er werd in de politiek al enige tijd discussie gevoerd over het afschaffen van laagbelaste gasolie (de officiële aanduiding voor rode diesel). Dat werd en wordt verpakt in milieu-overwegingen, maar in de grond is het een ordinaire bezuinigingsmaatregel. In het akkoord dat 5 partijen in het voorjaar van 2012 sloten stond op bladzij 13 te lezen:

Het huidige tariefverschil tussen rode diesel en "gewone" diesel (groot ongeveer 17 cent per liter) wordt met ingang van 1 januari 2013 weggenomen door de accijns van rode diesel op het niveau van de "gewone" diesel te brengen.

Daarna was het, mede door de kabinetscrisis van de zomer van 2012, wachten op een nadere uitwerking. Inmiddels probeerden diverse partijen, waaronder de LVBHB, de afschaffing van de rode diesel te beïnvloeden. Voor ons is dat (tot nu toe) mislukt.

In november 2012 kwam er meer duidelijkheid.
Op 11 november liet de Belastingdienst maar liefst 2 brochures over dit onderwerp veschijnen: Rode Diesel verdwijnt vanaf 1 januari 2013 en Informatieblad met veelgestelde vragen. We citeren om te beginnen uit de eerste brochure:
De rode diesel blijft alleen bestaan voor de vrijstelling van accijns voor andere schepen dan pleziervaartuigen. Er is een overgangsregeling. Hebt u nog rode diesel in voorraad? Dan moet het verschil tussen het lage accijnstarief en het hoge accijnstarief worden bijbetaald. Maar er zijn uitzonderingen.

Hebt u op 1 januari 2013 om 0:00 uur rode diesel in voorraad in uw opslagplaats(en) in Nederland? Dan moet u uiterlijk dinsdag 8 januari 2013 aangeven hoeveel rode diesel dat is.

U moet uiterlijk dinsdag 8 januari 2013 aangeven hoeveel rode diesel (laagbelaste halfzware olie en gasolie) u op 1 januari 2013, 0:00 uur in voorraad hebt in uw opslagplaats in Nederland.
Over die hoeveelheid moet u het accijnsverschil betalen. Het verschil is € 181,42 per 1.000 liter halfzware olie en/of gasolie.

Moet u altijd bijbetalen?

Nee, u hoeft alleen accijns bij te betalen als het bij te betalen bedrag hoger is dan € 250. Dit betekent dat u aangifte moet doen als u op 1 januari 2013 een voorraad rode diesel hebt van meer dan 1380 liter.

Moet iedereen bijbetalen?

Nee, eindverbruikers [dat zijn wij, JS] hoeven alleen bij te betalen als:
· eindverbruikers één of meer opslagtanks hebben met rode diesel (halfzware olie of gasolie) waarin in totaal meer dan 5000 liter olie kan, en
· er op 1 januari 2013 nog meer dan 1380 liter brandstof in zit.

Tot zover de eerste brochure. Kort en goed: heeft u een of meer tanks, of bunkers, of wat dan ook, waarin in totaal meer dan 5.000 liter rode diesel zou kunnen zitten, en zit er daadwerkelijk 1.380 liter of meer in, dan moet u aangifte doen en accijns betalen.
Veel lezers weten dat eigenaren van Varende Monumenten vroeger in principe ook niet met rode diesel mochten varen, onze schepen werden gedoogd. Dat is nu expliciet afgelopen. Kijk maar in de tweede brochure, de veelgestelde vragen.
http://download.belastingdienst.nl/douane/docs/nieuwsbrief_rode_diesel_acc1121z2fd.pdf

Vraag 17 op bladzij 2 gaat expliciet over ons:
Varende monumenten mogen nu nog rode diesel tanken. Wat gaat hiermee gebeuren?

Met ingang van 1 januari 2013 mag rode diesel uitsluitend worden gebruikt als brandstof voor de aandrijving van schepen, niet zijnde pleziervaartuigen. Dit gebruik is en blijft vrijgesteld van accijns (bunkervrijstelling).
Deze vrijstelling geldt niet voor varende monumenten. Voor deze schepen is in het verleden goedgekeurd dat zij laagbelaste gasolie (rode diesel) kunnen innemen, waarvan de accijns (het lage tarief) is voldaan.
Het tariefonderscheid tussen hoogbelaste en laagbelaste halfzware olie en gasolie vervalt per 1 januari 2013.
U moet voor varende monumenten per 1 januari 2013 dus blanke diesel tanken. Rode diesel die al aanwezig is in de brandstoftank mag nog tot 1 juli 2013 worden gebruikt.
Lijkt ons duidelijk. En hoe zit het met verwarming en onze generatoren? Daar gaan vraag 6 en 7 op bladzij 1 over:
Moet u in aggregaten voor het opwekken van elektriciteit ook blanke diesel gaan gebruiken?

Ja. Het gebruik van rode diesel is alleen nog toegestaan voor gebruik als brandstof voor schepen, andere dan pleziervaartuigen.

** Mogen pleziervaartuigen na 1 januari 2013 voor verwarming en koken nog rode diesel gebruiken, als zij hiervoor een aparte tank hebben?*

Nee.
Nou, dat is in ieder geval een duidelijk antwoord.

Er is een vanouds bekende achterdeur: rode diesel bunkeren in België en daar in Nederland mee varen. Ook in het verleden deed de douane daar verdraaid lastig over.

In de veelgestelde vragen laten ze niet het achterste van hun tong zien:
http://download.belastingdienst.nl/douane/docs/nieuwsbrief_rode_diesel_acc1121z2fd.pdf

** Mag een pleziervaartuig in België rode gasolie tanken voor de verwarming?*
Deze vraag kunt u aan de Belgische Douane stellen.
Bij controle door ons moet u aantonen dat u deze rode olie in België hebt getankt.

Samenvatting
We eindigen zoals we begonnen zijn:
U mag vanaf 1 juli 2013 geen rode diesel meer in uw tanks hebben. Vanaf 1 januari 2013 mag u geen rode diesel meer tanken. En als u tanks heeft van meer dan 5.000 liter inhoud, én daar zit op 1 januari 2013 nog meer dan 1.380 liter in, dan moet u vóór 8 januari 2013 aangifte doen. U mag ook geen rode diesel meer gebruiken voor uw generator of uw verwarming. En wat u doet u tussen 1 januari en 1 juli? Juist, uw bunkers leegvaren. Heeft u in ieder geval een leuk voorjaar ...

Bron: LVBHB website Jan Sepp

Met dank aan onze leden Simon de Waard van de Werkgroep wet- en regelgeving van de FONV en aan Eva de Jong van de Bokkepoot redactie. Zie ook de Forumpagina's over (de geschiedenis van) rode diesel.
http://www.lvbhb.info/phpBB/viewtopic.php?f=18&t=115
U kunt geen rechten ontlenen aan dit artikel.
De webredactie heeft de regeling naar eer en geweten samengevat, maar noch de webredactie, noch de LVBHB kunnen aansprakelijk worden gesteld bij eventuele onjuistheden.
U bent zèlf verantwoordelijk!

Rode diesel verdwijnt vanaf 1 januari 2013 (behalve voor schepen, andere dan pleziervaartuigen)

Rode diesel verdwijnt vanaf 1 januari 2013. Vanaf 1 januari 2013 is alleen hoogbelaste halfzware olie en gasolie (niet voorzien van herkenningsmiddelen) te koop voor verbruik in Nederland.
De rode diesel blijft alleen bestaan voor de vrijstelling van accijns voor andere schepen dan pleziervaartuigen.
Er is een overgangsregeling. Hebt u nog rode diesel in voorraad? Dan moet het verschil tussen het lage accijnstarief en het hoge accijnstarief worden bijbetaald. Maar er zijn uitzonderingen. Lees daarvoor deze Nieuwsbrief en het informatieblad met veelgestelde vragen.

Let op!
Het te downloaden Informatieblad met veelgestelde vragen vervangt vanaf 10 december 2012 het eerder gepubliceerde Informatieblad met veelgestelde vragen (van November 2012).
In de versie van december staan:
· de veelgestelde vragen en antwoorden van ons Informatieblad van November 2012, en
· nieuwe veelgestelde vragen en antwoorden
Downloads:
Rode diesel verdwijnt vanaf 1 januari 2013 (pdf - 127kB)
http://download.belastingdienst.nl/douane/docs/nieuwsbrief_rode_diesel_acc1121z1fd.pdf
Informatieblad met veelgestelde vragen (pdf - 145kB)
Zie
http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/themaoverstijgend/brochures_en_publicaties/rode_diesel_verdwijnt_vanaf_1_jan_2013

Bron: Belastingdienst

Brief FONV rode diesel

Op 7 december 2012 heeft de FONV de volgende brief gestuurd naar de Staatssecretaris van Financiën:

Excellentie,
In de nieuwsbrief van oktober 2012 van de Belastingdienst Douane is aangekondigd dat "vanaf 1 januari 2013 de rode diesel verdwijnt, behalve voor schepen, andere dan pleziervaartuigen".
In antwoord op vragen die daarover zijn gesteld, is vervolgens in de nieuwsbrief van november jl., onder punt 17 aangegeven dat deze maatregel "ook geldt voor varende monumenten, ondanks dat voor deze schepen in het verleden is goedgekeurd dat ook zij laagbelaste gasolie (rode diesel) konden innemen". Namens alle nautische behoudorganisaties die zijn aangesloten bij de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) protesteren wij met klem tegen deze maatregel en verzoeken u te blijven toestaan dat onze historische schepen rode diesel mogen bunkeren.

Ons verzoek is gebaseerd op
1) cultuurhistorische,
2) sociaal-economische en
3) financiëel-psychologische argumenten en op
4) het gelijkheidsbeginsel. Hierna lichten wij dit toe.

Ad 1. De nautische behoudorganisaties onder de koepel van de FONV hebben samen een omvang van ongeveer 6000 historische vaartuigen. Ongeveer 3000 daarvan zijn opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten en een kleine 1000 schepen hebben daadwerkelijk de status van Varend Monument® - het ligt overigens in de verwachting dat dit aantal gaat toenemen door onze implementatie van de modernisering van de monumentenzorg (het Mo-Mobeleid). Verreweg de meeste schepen van onze vloot zijn (voormalige) bedrijfsvaartuigen, zoals vrachtschepen, visserijschepen en sleepboten. Het staat buiten kijf dat de Nederlandse historische vloot zeer authentiek is, grote cultuurhistorische waarden heeft en (inter)nationaal in hoog aanzien staat. Dit nautische deel van het Nederlandse culturele erfgoed is waarschijnlijk de grootste en best onderhouden historische vloot ter wereld en in cultuurhistorisch opzicht uniek in Europa en daarbuiten.

Ad 2. Mede door deze waarden worden de Nederlandse historische schepen uitgenodigd acte de présence te geven op tal van grote en kleinere nautische evenementen in binnen- en buitenland.

In 2012 zijn alleen al in Nederland meer dan 150 van zulke evenementen georganiseerd, zoals (wereld)havendagen, visserijdagen, open monumentendagen en scheepstypespecifieke dagen, zoals botterdagen, sleepbootdagen en tjalkendagen.
Er komen bij elkaar tienduizenden bezoekers op af, die veelal zeer geïnteresseerd zijn in de historische schepen (in sommige gevallen zijn op afzonderlijke schepen meer dan 1000 bezoekers per dag geteld!) en ongetwijfeld extra omzet genereren voor de plaatselijke horeca en middenstand. Dit is ook niet onbelangrijk voor bijvoorbeeld de in de laatste jaren met veel gemeenschapsgeld gerestaureerde (binnen)havens. De aanwezigheid en medewerking van de historische vloot geeft deze nautische evenementen en locaties extra glans en een duidelijke sociaal-economische meerwaarde.

Ad 3. De Nederlandse historische vloot wordt geheel in stand gehouden door particulieren, met eigen middelen. Overheidssteun komt er niet aan te pas.

De betrokken schippers doen alle moeite om hun (varende) schepen, die zoals hiervoor is uitgelegd belangrijke cultuurhistorische en sociaal-economische waarden hebben, voor toekomstige generaties in varende staat te behouden.
Om varende historische schepen te behouden, mogen historische schepen niet worden gelijkgeschakeld met gewone of moderne pleziervaartuigen. De historische schepen die diesel gebruiken, zijn voor het overgrote deel voormalige bedrijfsvaartuigen. De eigenaren van die schepen kunnen hogere brandstofprijzen niet doorberekenen in hun prijzen, die zijn immers niet aan de orde.
De afschaffing van het gebruik van rode diesel betekent voor hen derhalve een directe lastenverzwaring, die niet kan worden teruggesluisd *1 via een algemene, niet specifieke lastenverlichting. Die lastenverzwaring, die ten koste gaat van het budget voor beheer en onderhoud van de schepen, is voor de afzonderlijke schippers aanzienlijk *2, aan de andere kant zijn de extra inkomsten voor de Nederlandse overheid gering *3. Maar wellicht nog risicovoller is het psychologische effect als de schippers het gevoel krijgen dat de overheid hun inspanningen om de oude techniek draaiend en de historische schepen varend te houden niet meer waardeert. En die gevoelens zijn thans al merkbaar.

Om deze redenen zijn de besturen van de FONV en de aangesloten behoudorganisaties zeer beducht voor de gevolgen van het aanstaande verbod om rode diesel te mogen innemen op de omvang en de kwaliteit van het Nederlands varend erfgoed.

Ad 4. Daarnaast hebben wij begrepen dat het gebruik van rode diesel blijft toegestaan als zijnde scheepsbenodigdheden voor de verwarming en de opwekking van elektrische energie voor schepen in de beroepsvaart. Is dat niet in strijd met de regeling géén gebruik voor de aandrijving van schepen anders dan pleziervaartuigen? Niet valt in te zien waarom de beroepsvaart voor dit gebruik wordt vrijgesteld en de historische schepen niet.

Volgens de pers is er ook een regeling in de maak voor de vrijstelling van wegenbelasting voor klassieke auto's. Dat is natuurlijk een geheel ander middel dan een verlaging van de accijns voor rode diesel. Maar het effect is het zelfde, namelijk een beperking van de kosten van het gebruik (het draaiend houden) van een deel van het mobiele culturele erfgoed - in ons geval gaat het zelfs om Nederlands mobiel cultureel erfgoed - ten gunste van de kosten van beheer en onderhoud. Ook deze reden is een argument van ons verzoek.

Tot slot. Indien u besluit aan ons verzoek te voldoen, zijn wij gaarne bereid naar vermogen mee te werken aan een daadwerkelijke uitvoering van dat besluit in de praktijk.

Namens het bestuur van de FONV en de daarbij aangesloten behoudorganisaties,
Hoogachtend,
J.M. Faber
(secretaris)

Kopieën van deze brief zijn verstuurd naar:
- De Minister van OCW, mevrouw M. Bussemaker
- De fracties van de Tweede Kamer
- De Vaste commissie voor Financiën

*1 De memorie van antwoord van de Wet uitwerking fiscale maatregelen Begrotingsakkoord 2013 zegt ondermeer:
Het kabinet acht de maatregel in het licht van de huidige financiële situatie verantwoord, maar is zich ervan bewust dat sommige bedrijven, voor zover zij de hogere brandstofprijzen niet kunnen doorberekenen in hun prijzen, inderdaad financieel nadeel kunnen ondervinden van het afschaffen van de rode diesel. Ook voor sommige particulieren zal dit het geval zijn. De lastenverzwaring als gevolg van het afschaffen van de rode diesel wordt vanaf 2014 teruggesluisd via lastenverlichting.
*2 Een flink historisch schip (vrachtschip of sleepboot) verbruikt voor verplaatsing en verwarming 2000 tot 4000 liter diesel per jaar. Uitgaande van een gemiddeld verbruik van 3000 liter per jaar en een prijsverschil van € 0,17 per liter tussen rode en witte diesel betekent de afschaffing van rode diesel voor onze schepen per schip een lastenverzwaring door accijnsverhoging van ruim € 500,- per jaar.
*3 Uitgaande van een rode olieverbruik van 50% van bestand van circa 3000 schepen in het NRVM en een accijnsverhoging van circa € 500,- per jaar gaat het voor de overheid om extra inkomsten ter grootte van circa € 750.000,- per jaar. Dat is minder dan 0,3% van de in het "tussenakkoord" genoemde structurele opbrengst van € 280 miljoen per jaar.

Bron: FONV bestuur Hans Faber

Klassieke auto's en motorrijtuigenbelasting

De Tweede Kamer heeft het Belastingplan 2013 goedgekeurd, hierin staan o.a. maatregelen die de klassieke schepen en de klassieke auto's treffen. Met het goedkeuren, zijn de aangekondigde maatregelen zo goed als definitief.

In 2013 verandert er nog niets aan de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassiekers, maar de verwachting is dat in 2014 het dagelijks gebruik van klassieke auto's ontmoedigt zal worden (i.v.m. de hogere milieubelasting). Hoe de maatregelen voor de klassieke auto's er precies uit zal gaan zien is nog onbekend.
Voor meer informatie zie
http://www.anwb.nl/bestanden/content/assets/anwb/pdf/auto/nieuws-en-tips/factsheet_autobelastingen-2013.pdf.
Bron: ANWB

Op weg naar een herijkt register FONV

Het Algemeen Bestuur van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen heeft nog net voor het vaarseizoen, in juni jl., een besluit genomen op weg naar een herijkt register. Velen van u zullen weten dat de FONV met deze herijkingsoperatie bezig is. Dit artikel vertelt wat de stand van zaken is en wat er nog gaat komen.

Waarom een herijkt register?
Het Nationaal Register Varende Monumenten bestaat vanaf 1992, nu dus al 20 jaar. De eerste pogingen om tot een register te komen, startten zelfs al vijf jaar eerder. Op 22 juni 1995 werd het eerste schip ingeschreven en in 1999 werd het begrip "Varend Monument®?" gedeponeerd bij het Benelux Merkenbureau. Het register omvat intussen ongeveer 3000 schepen en dat mag best een fantastische prestatie heten, zowel van de kant van de registermedewerkers en de schouwcommissies als van de kant van de eigenaren van die schepen.
Maar de wereld staat niet stil en na 20 jaar ontstond toch de behoefte het register te 'herijken', zeg maar te moderniseren, te laten aansluiten op de vraagstukken van vandaag. Daarvoor waren verschillende redenen, waarover overigens heel verschillend werd (en wordt) gedacht. Maar al met al was de mening van de behoudsorganisaties, de schouwcommissies en eigenaren toch wel dat de toelatings- en (vooral) de beoordelingsprocedures steeds moeizamer verliepen, met een toenemend aantal meningsverschillen en bezwaren. Ook werd gehoord dat het register moest worden verbreed, dat er meer scheepstypen in moesten worden opgenomen. Zowel voor de slagkracht van de FONV als voor het behoud van ons varend erfgoed is het immers van belang dat zoveel mogelijk historische schepen in het register zijn opgenomen. Verder ontstond de behoefte om, ter verbetering van de behoudsmogelijkheden van de schepen, de registratie van veel meer scheepsgegevens mogelijk te maken. En last but not least was er de landelijke tendens om bij de waardering van ons erfgoed - ook het varende erfgoed - niet meer alleen te kijken naar de originaliteit, maar naar veel meer cultuurhistorische aspecten. Zoals zeldzaamheid, ensemblewaarde en presentatiepotentieel om er maar een paar te noemen. En dat terwijl onze huidige (vrijwillige) organisatie met het in stand houden van het register al zwaar belast was en met die nieuwe aspecten geen ervaring had en heeft.
Na allerlei discussies over deze onderwerpen besloot het Algemeen Bestuur, waarin alle aangesloten behouds-organisaties zijn vertegenwoordigd, in december 2010 dan ook een 'Task Force' opdracht te geven te adviseren over de 'herijking' van het register. Dat was de eerste stap.

De tweede stap: besluit AB d.d. juni 2011
De ingestelde Task Force ging voortvarend van start.
De zogenoemde 'Werkgroep 1' kwam al in mei 2011 met haar advies. Een uitgebreid document, waarin de huidige stand van zaken over het register werd beschreven en een mogelijke toekomst werd geschetst. De behoudsorganisaties en de verschillende geledingen binnen de FONV werden uitgenodigd commentaar te leveren, wat uitgebreid gebeurde. In de vergadering van het Algemeen Bestuur van juni 2011 werd het advies besproken. Doordat de commentaren nogal van elkaar verschilden, werd het advies niet integraal aangenomen. Maar de toenmalige voorzitter van het Algemeen Bestuur, Cees Pette, kwam echter wel tot de slotsom dat het advies op hoofdlijnen werd ondersteund en dat het, samen met de ingediende reacties als basis kon dienen voor het vervolg van het herijkingsproces. En met die slotsom waren de bestuursleden het eens. Er bleek een behoorlijke consensus te bestaan over de volgende hoofdlijnen.
1. Het register wordt breder. De drempel van het register wordt lager. Daardoor kunnen er meer scheepstypen en meer afzonderlijke schepen in worden opgenomen. Schepen die tot het register worden toegelaten, krijgen direct de status van 'Varend Erfgoed'. De schattingen over een maximale omvang daarvan lopen uiteen van 6000 tot 8000 schepen. Dat is dus meer dan dubbel zo veel als de omvang van het huidige register. Tegelijkertijd wordt het mogelijk om per schip meer informatie op te nemen. Want hoe meer gegevens per schip, hoe groter de kans op een duurzaam behoud van dat schip. De gegevens worden geleverd door de eigenaren, maar worden ook gecontroleerd. Want we moeten op de juistheid van de informatie kunnen vertrouwen.
2. Het register wordt beter ontsloten. Belangstellenden kunnen het register zelf via internet bekijken en raadplegen. Dat hoeft niet meer via het bureau van de FONV. Ook kan het publiek zelf selecties maken. Bijvoorbeeld van schepen groter dan 20 meter. Of kleiner dan 10 meter. Of ouder dan 75 jaar. Of binnen een bepaalde regio of door een bepaalde werf gebouwd. Persoonsgegevens zijn uiteraard niet openbaar, evenmin als de koppeling tussen het schip en zijn eigenaar.
3. De schepen in het register kunnen cultuurhistorisch worden gewaardeerd. Daartoe kan in het register de informatie worden opgenomen, die is gebaseerd op het zogenoemde 'Waardestellend Kader'. Daarin worden negen kenmerken onderscheiden. Dat zijn: culturele biografie, representatiewaarde, zeldzaamheidswaarde, ensemblewaarde, contextwaarde, documentatiewaarde, authenticiteitswaarde, attractiewaarde en presentatiewaarde. Dat is dus duidelijk meer dan het ene waardestellende criterium - authenticiteit - in het huidige register. Maar ook in het herijkte register geldt, dat als de waardering hoog genoeg uitpakt, het schip naast de status van Varend Erfgoed ook de status van 'Varend Monument®?' kan krijgen. Niet meer zoals nu alleen op grond van de a-historische authenticiteit, maar ook op grond van andere cultuurhistorische waarden. Het is dus goed mogelijk dat een schip de status van Varend Monument®? krijgt omdat het bijvoorbeeld bijzonder representatief of bijzonder zeldzaam is of dat het bijzonder is bij meer criteria.

De derde stap: besluit AB d.d. juni 2012
Op basis van het advies van Werkgroep 1 ging 'Werkgroep 2' verder met de uitwerking. Al tijdens de vergadering van het Algemeen Bestuur van oktober 2011 werd een eerste tussenverslag gepresenteerd, maar dat bleef nog een beetje in de lucht hangen doordat het zicht op het eindresultaat nog niet helder was. Een mogelijk eindresultaat en een mogelijke weg daar naartoe werden verhelderd in twee notities, 'Op weg naar een nieuw NRVE' en 'Voorstel Koers NRVM', die in de decembervergadering van het Algemeen Bestuur werden besproken. Op grond hiervan ging een subwerkgroepje uit Werkgroep 2 aan de slag met het opstellen van de criteria voor de toelating tot het herijkte register. Na een zorgvuldig proces, waarbij de Sectie Varende Monumenten (2x), het Dagelijks Bestuur (2x) en het Algemeen Bestuur (1x) werden betrokken, werden de toelatingscriteria in de vergadering van het Algemeen Bestuur van juni jl. vastgesteld. De derde stap op weg naar een herijkt register was een feit.
Op grond van het genomen besluit worden tot het herijkte register de schepen toegelaten, die voldoen aan de volgende eisen:
* Het is een schip. Dat zijn alle typen schepen die zijn genoemd in het Binnenvaart Politiereglement, art. 1.01 A, met uitzondering van watervliegtuigen en waterscooters. Woonboten, die oorspronkelijk zijn ontworpen en gebouwd om er mee te varen (woonschepen), worden ook tot het register toegelaten.
* Het is een historisch schip. Dat zijn alle schepen die meer dan 50 jaar geleden te water zijn gelaten. Gerestaureerde schepen, schepen die jonger zijn dan 50 jaar en replica's worden, als zij aan bepaalde voorwaarden voldoen, ook tot het register toegelaten.
* Het is een Nederlands schip. Dat zijn alle schepen die zijn gebouwd op een Nederlandse werf. Een schip dat in het buitenland is gebouwd, wordt tot het register toegelaten, als dat type schip meer dan 50 jaar geleden 'beeldbepalend was op de Nederlandse kust- of binnenwateren' en/of 'typerend voor de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis'.

De toelatingscriteria van het herijkte register zijn dus heel simpel, breed en laagdrempelig. En dat was precies de bedoeling.
Een tweede besluit van het AB betrof de goedkeuring van een vragenlijst en een (beperkte) beschrijving van het schip die scheepseigenaren moeten leveren als zij in het register willen worden opgenomen. Want de registerbeheerder moet aan de hand van die informatie kunnen zien of het schip aan de toelatingscriteria voldoet. Daarom moet de vragenlijst correct worden ingediend.

De stappen die nog moeten worden gezet
Er zijn dus enkele stappen gezet op weg naar een herijkt register, maar we zijn er nog (lang) niet.
Minstens het volgende moet nog gebeuren.
1. De ontwikkeling van een 'Uitgebreide objectbeschrijving'. Bij de aanvraag om tot het register te worden toegelaten, hebben de scheepseigenaren een beperkte beschrijving van hun schip geleverd. Om verschillende redenen kan het heel belangrijk zijn om meer informatie in het register op te nemen. Bijvoorbeeld om de kenmerken van het schip zo goed mogelijk vast te leggen voor het duurzame behoud ervan. Maar het kan ook belangrijk zijn voor het verkrijgen van een restauratiesubsidie of een speciale ligplaats. Daartoe kan een 'Uitgebreide objectbeschrijving' van het schip worden gemaakt. Deze beschrijving is wenselijk, maar niet verplicht. Behalve als de scheepseigenaar zijn of haar schip cultuurhistorisch wil laten waarderen.
De Uitgebreide objectbeschrijving omvat zowel informatie over het schip als geheel als informatie over de onderdelen van het schip, zoals:
* de functie van het schip: waar diende het voor;
* de wijze waarop het schip die functie vervult: de techniek;
* de indeling, de vorm en het kleurgebruik van het schip;
* de bouwwijze: de wijze waarop onderdelen van het schip zijn gemaakt en welke materialen daarbij zijn gebruikt.
Op dit moment (juli 2012) is deze Uitgebreide objectbeschrijving in concept gereed. Net als bij de toelatingscriteria is een uitgebreide commentaarronde gestart. We hopen in de oktobervergadering van het Algemeen Bestuur een besluit te kunnen nemen.
2. De ontwikkeling van een waarderingsmethode. Een van de besluiten van het Algemeen Bestuur uit november 2011 was, dat de schepen in het register cultuurhistorisch moeten kunnen worden gewaardeerd. Deze waardering is, net als de uitgebreide objectbeschrijving, niet verplicht, maar wel buitengewoon gewenst. Daarom moet de waarderings-methode simpel en beproefd zijn, voldoen aan eisen van rationaliteit, inzichtelijkheid en reproduceerbaarheid en kunnen nuanceren naar scheepsklasse en criteriabelang. In de hiervoor genoemde notitie 'Op weg naar een nieuw NRVE' uit november 2011 is gemotiveerd dat een waardering volgens de methode 'gewogen sommering' aan deze eisen voldoet. We zullen zien.
3. De ontwikkeling van een computerprogramma. In het herijkte register omvat de informatie per schip minimaal een beperkte objectbeschrijving en mogelijk ook een uitgebreide objectbeschrijving en een cultuurhistorische waardering. En, als het goed is, wordt het aantal schepen in het register flink uitgebreid. Het zal duidelijk zijn, dat alleen een nieuw computerprogramma al deze informatie kan verwerken en snel kan ontsluiten. Dat computer-programma moet nog worden ontwikkeld. Ook moet er een programmaatje komen, waarmee de informatie uit het huidige register automatisch kan worden overgezet in het herijkte register.
4. Inbedding van het herijkte register in de organisatie. Een van de uitgangspunten is, dat onze eigen deskundigen de toelatingscriteria moeten kunnen beoordelen en de waardering moeten kunnen uitvoeren. De herijkte toelatingscriteria zullen hopelijk weinig problemen geven, maar met de herijkte waardering is nog geen ervaring opgedaan. Die moet worden ontwikkeld. Ik denk dat een workshop, waar zowel bestuurders als de deskundigen (schouwcommissies) van de behoudsorganisaties aan deelnemen, een goede eerste stap zou kunnen zijn.
Tijdens die workshop kunnen de aanwezigen dieper kennis maken met het herijkte register en kunnen de WSK-kenmerken en het waarderingssysteem worden toegesneden op de specifieke kenmerken van die organisaties en de eerste praktijkvoorbeelden worden getoetst.

Slot
Kortom, er is nog heel wat werk aan de winkel. Maar we streven er toch naar het herijkte register begin 2013 operationeel te hebben. En dan hoop ik me met een vervolg op dit artikel opnieuw in de periodieken van de verschillende behoudsorganisaties te melden.
Wordt vervolgd.

Zie ook de bijdrage van Rolf van der Mark, voorzitter van de LVBHB, over het register in Bokkepoot 207, december 2012

Hans Faber - secretaris van de FONV

Aandacht voor restauratieambachten

Met het advies Aandacht voor Restauratieambachten houdt vertrekkend rijksadviseur Wim Eggenkamp een pleidooi voor behoud van restauratieopleidingen.
Om efficiënte besteding van restauratiegelden te garanderen en kwalitatief hoogwaardig te blijven restaureren, zijn goed opgeleide vakmensen onmisbaar. Nu en in de toekomst. Wim Eggenkamp constateert echter knelpunten bij de opleiding van restauratievaklieden.
Bron: nieuwsbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Kogge bij Kampen begin vijftiende eeuw, ook twee kleinere wrakken gevonden

Bij werkzaamheden van het Rijkswaterstaat-project Ruimte voor de Rivier is onlangs een scheepswrak gevonden op de IJsselbodem bij Kampen. Het blijkt een kogge te zijn uit de eerste helft van de vijftiende eeuw. Dat is duidelijk geworden na archeologisch onderzoek. De kogge is grotendeels intact. In de nabijheid zijn nog twee kleinere rivierschepen en onderdelen van de kogge aangetroffen.

Het lijkt er op dat de schepen doelbewust zijn afgezonken om de IJssel in bedwang te houden. Hans Brouwer van Ruimte voor de Rivier: 'Hiermee kon men de onstuimige en verzandende IJssel in de gewenste richting sturen, zeg maar middeleeuws watermanagement. Gedurende de Hanzetijd ontstond de IJsseldelta. Het was in het belang van Kampen om de rivier als vaarweg in stand te houden. De toevalligheid is dat we nu met Ruimte voor de Rivier, een moderne vorm van watermanagement, onze kennis vergroten over middeleeuws watermanagement.' Om het gebied van Kampen tot Zwolle in de toekomst droog te houden, realiseert Ruimte voor de Rivier er een bypass en wordt de IJssel dieper gemaakt.

Het feit dat er geen lading in het wrak is aangetroffen, is een sterke aanwijzing dat het schip opzettelijk is afgezonken. De 'IJsselkogge' behoort tot de jongste koggeschepen die ooit zijn gevonden. Op deze locatie liggen naast de kogge een aak en vermoedelijk een punter. Daarmee zijn de voornaamste scheeptypen die in de Hanzetijd op de IJssel voeren vertegenwoordigd.
Eind dit jaar verwacht Rijkswaterstaat, opdrachtgever van Ruimte voor de Rivier-project zomerbedverdieping IJssel, de definitieve rapportage. In het voorjaar van 2013 is er waarschijnlijk meer duidelijk over wat er gaat gebeuren met de kogge. Rijkswaterstaat werkt in dit project nauw samen met de gemeente Kampen, ADC ArcheoProjecten en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Bron: nieuwsbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Beschermen van scheepswrakken in Europees verband

Elf organisaties uit zeven Europese landen hebben de samenwerking gezocht om in Europees verband onderzoek te doen naar archeologisch erfgoed onder water. Dat resulteerde in september 2012 in de start van een driejarig Europees project met als doel het ontwikkelen en testen van methoden en technieken om archeologische vindplaatsen onderwater op te sporen, te onderzoeken en in-situ te beschermen. Dit project, *Development of Tools and Techniques to Survey, Assess, Stabilise, Monitor and Preserve Underwater Archaeological Sites* (SASMAP http://sasmap.eu/), wordt gefinancierd door de Europese Commissie. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is met zijn Maritiem Programma een van de elf organisaties. Verder nemen universiteiten, musea, organisaties voor cultureel erfgoed, overheidsinstanties en bedrijven deel aan het project.

Eén van de belangrijkste doelen van het Maritiem Programma (http://www.cultureelerfgoed.nl/Maritiem programma) van de Rijksdienst is het in de bodem behouden van archeologische sites voor volgende generaties. Dit principe heet in-situ bescherming en is tevens een van de speerpunten in de UNESCO Conventie voor de Bescherming van het Onderwater Cultureel Erfgoed uit 2001.

Voor dit project zal de Rijksdienst onder andere nieuwe in-situ beschermingsmaatregelen testen op het scheepswrak Burgzand Noord 10, dat ten oosten ligt van Texel. Op deze locatie Burgzand, door natuurlijke erosie bedreigt, gingen 300 jaar lang (tussen 1500-1800) schepen voor anker om geladen en gelost te worden voor de haven van Amsterdam. Ondanks de beschutting die het eiland bood tegen de noordwestenwind, zijn er door de eeuwen heen vele schepen vergaan. Dit is dan ook een plek van hoog archeologisch belang, waar al tientallen wrakken zijn ontdekt. De recent verschenen publicatie van de Rijksdienst over de rede van Texel onderschrijft het onderzoekspotentieel van dit gebied en laat tegelijkertijd zien hoe ernstig het bedreigd wordt.

Daarnaast zal onderzoek worden gedaan naar degradatie van beschermingsmaterialen. Ook worden nieuwe monitoringsmethoden ontwikkeld en ingezet die moeten bijdragen aan een beter inzicht in de effectiviteit van actieve in-situ bescherming. Onder andere zal gebruik worden gemaakt van een nieuw systeem waarbij driedimensionaal tot enkele tientallen meters diep in de bodem kan worden gekeken.

Bron: persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Eerste deel van het VOC-archief van scheepswrakken digitaal toegankelijk

Wereldwijd zijn een paar honderd schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), de West-Indische Compagnie (WIC) en de Admiraliteit vergaan, waarvan tot nu toe nog maar een klein deel is teruggevonden. In Nederlandse wateren en daarbuiten. Nederland beheert deze scheepswrakken. Het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed werkt nu aan een beheerplan. Een belangrijk onderdeel hiervan is het inventariseren en digitaliseren van het VOC-archief van de Rijksdienst.

Het VOC-archief omvat archeologische, historische en administratieve informatie, zoals meldingen van duikers en de werkzaamheden die op de wrakken hebben plaatsgevonden. In de afgelopen jaren zijn er afspraken over beheer en management gemaakt met verscheidene instanties in het buitenland, waaronder Brazilië, Engeland en Australië. Deze correspondenties en afspraken komen ook voor in het dit archief.
De eerste mijlpaal van het beheerplan is nu bereikt. Er is bureauonderzoek gedaan naar de eerste vijftig wrakken. De resultaten hiervan zijn online voor iedereen toegankelijk in de goeddeels Engelstalige database Wrakken In Situ.
http://www.maritiemprogramma.nl/WIS.htm
Hierin staat het verhaal achter de wrakken centraal.
De wetenschappelijke en juridische informatie - van cruciaal belang voor het beheer van de vindplaatsen - is toegankelijk voor een selectieve groep belanghebbenden op het gebied van wetenschap, beleid en beheer. Het gaat hier om zaken als exacte locatie, juridische status, fysieke status en onderzoeksgebied. Zie MACHU GIS.
http://www.machuproject.eu/machu_gis.htm

Weinig van de vergane VOC-schepen zijn teruggevonden. In Nederlandse wateren zijn bijvoorbeeld slechts twee wrakken geïdentificeerd als een VOC-schip. Het wrak de Burgzand Noord 3 (BZN 3) wordt gezien als het VOC-schip De Rob, dat verloren ging op de Rede van Texel rond 1640. Het schip de Buytenzorg is vergaan op de Javaruggen in de Waddenzee rond 1759. Buiten Nederlandse wateren - van Brazilië tot China - zijn tot dusver tussen veertig en vijftig wrakken onderwater onderzocht, geïdentificeerd en in verband gebracht met de VOC. Een groot aantal daarvan is overigens niet aan archeologisch onderzoek onderworpen, maar commercieel geborgen. Daarnaast zijn er nog vele locaties van VOC-wrakken bij benadering bekend. Nader onderzoek zal ongetwijfeld leiden tot meer 'matches' tussen archeologische bronnen (wrakken) en historische (archivale) bronnen. Hierdoor zullen meer scheepswrakken worden geïdentificeerd. Zo wordt het verhaal van en over de VOC completer.
De digitale ontsluiting van het VOC-archief van de Rijksdienst is een eerste stap in het langdurig beheer van dit rijke erfgoed dat ons bindt met veel andere landen en culturen in de wereld. In de toekomst zal zoveel mogelijk informatie over deze en nieuw ontdekte schepen in zowel de database Wrakken in Situ als in MACHU GIS worden bijgehouden.
Bron: nieuwsbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

1800-serie uitgesteld



De Dienst der Hydrografie maakte bekend wat waarschijnlijk de gevolgen van de bezuinigingen zijn voor haar activiteiten. De Dienst der Hydrografie is onderdeel van het ministerie van Defensie en ontkomt uiteraard niet aan een inspanningsverplichting om ook te bezuinigen. De Hydrografie heeft echter ook een wettelijke en internationaal afgesproken taak om het Nederlandse deel van de Noordzee en de Nederlandse Antillen in kaart te brengen en deze gegevens ook actueel te houden. De Hydrografie zal deze taak dus zonder mankeren blijven uitvoeren en moet dus daarbinnen kijken waar het slimmer en goedkoper kan. Helaas heeft dat consequenties voor de bekende 1800-serie van vaarkaarten. Deze serie van sets van kaarten zijn ooit opgezet voor de watersporter, maar zijn ook populair in de visserij, kustvaart en zelfs in de binnenvaart. Eerder ging al het gerucht dat men zou stoppen met het uitgeven van de 1800-serie en zich nog uitsluitend zou toeleggen op het uitgeven van de grotere formaat zeekaarten voor de beroepsvaart. Dit uiteraard naast de raster- en vectorkaarten en andere publicaties die de Hydrografie ook maakt.

Het goede nieuws is dat de 1800-serie voorlopig blijft bestaan. Het slechte nieuws dat daar tegenover staat is wel dat niet elke set meer elk jaar in een nieuwe editie zal verschijnen. Die kaartensets die langer mee kunnen gaan zullen waarschijnlijk om het jaar en mogelijk zelfs pas een keer in de drie jaar gaan verschijnen. De 1811 en 1812 zullen dus waarschijnlijk jaarlijks blijven uitkomen en bijvoorbeeld de 1801, 1803 en 1809 om het jaar en de andere kaarten wellicht nog maar een keer in de drie jaar. De Hydrografie heeft hierover nog geen besluit genomen. Ook kijkt men naar mogelijkheden van externe financiering.
Wel is besloten dat volgend jaar de 1801 (Noordzeekust) pas midden juni verschijnt (zie hieronder) en de twee sets voor de Waddenzee 1811 en 1812 pas in de zomer zullen verschijnen. zie: http://www.vaarwinkel.nl/shop/

Eigenlijk erg ongunstig voor het seizoen van de gemiddelde watersporter.
Waarom de 1801 pas midden juni zal verschijnen heeft een bijzondere reden. Met ingang van 1 augustus 2013 wijzigt zo ongeveer het complete verkeersscheidingsstelsel op het Nederlandse deel van de Noordzee.

De reden daarvoor is weer de voorgenomen bouw van een groot aantal windmolenparken op zee. Uiterlijk zes weken voor deze datum moeten de nieuwe kaarten ook beschikbaar zijn.
Een ding is duidelijk. U zult straks langer met uw kaarten moeten doen en het bijwerken van uw kaarten met de wekelijkse wijzigingen (BAZ of Berichten aan Zeevarenden)
http://www.defensie.nl/marine/hydrografie/baz/
Bron: Vaarwijzer

Aansluiting Sportvisserij bij NOC-NSF

De leden sportbonden van het NOC*NSF hebben op 20 november unaniem besloten dat Sportvisserij Nederland vanaf 2013 volwaardig lid is van het NOC*NSF. Naast de samenwerking met partners in de recreatie- en natuursector, maakt de sportvisserij met deze aansluiting ook deel uit van de sportwereld.
Het betekent een nog steviger verankering van de hengelsport in de Nederlandse samenleving. Menno Knip, voorzitter van Sportvisserij Nederland: "Dit besluit is een mijlpaal in de geschiedenis van de Nederlandse hengelsport. Wij zijn hier heel blij mee. Het biedt tal van nieuwe mogelijkheden voor de sportvisserij en ook voor het NOC*NSF."

Zorgvuldig proces
Aan de aansluiting bij NOC*NSF - een van de doelen uit het sportvisserijbeleidsplan 'Sterker Samen Werken' 2010-2015 - is vanaf eind 2007 gewerkt.
http://www.nocnsf.nl/cms/showpage.aspx?id=12459
Het afgelopen half jaar is dit proces in een stroomversnelling geraakt. Zo zijn er aan diverse bondsdirecteuren presentaties gegeven over de hengelsport en hebben er besprekingen met bestuursvoorzitter André Bolhuis plaatsgevonden. Nadat is gebleken dat Sportvisserij Nederland aan alle lidmaatschapseisen van het NOC*NSF voldeed, hebben alle sportbonden bij de algemene ledenvergadering unaniem ingestemd met toetreding.
Voorzitter Menno Knip en directeur Joop Bongers waren bij de vergadering aanwezig, waarbij Menno Knip aan het eind namens de Nederlandse hengelsport alle bonden bedankte voor hun vertrouwen in Sportvisserij Nederland en het positieve besluit. Een super resultaat voor de Nederlandse sportvisserij!

Versterking maatschappelijke positie
De sportvisserij heeft zich de afgelopen jaren een sterke positie in de Nederlandse samenleving verworven. De aansluiting bij het NOC*NSF betekent een verdere maatschappelijke erkenning van de hengelsport. De banden met de sportwereld worden er door verstevigd en het lidmaatschap biedt heel veel ingangen voor nieuwe contacten. Ook biedt de aansluiting de sportvisserij tal van - soms nog ongekende - mogelijkheden. Het is aan de hengelsportorganisaties om deze te benutten.
Enkele voorbeelden van de directe voordelen zijn:
* Voor hengelsportverenigingen, federaties en Sportvisserij Nederland wordt het gemakkelijker om subsidies bij gemeenten en provincies te verkrijgen.
* De sportvisserij kan van NOC*NSF en de sportbonden veel leren inzake vrijwilligersbeleid, jeugd en vooral de verdere versterking van de wedstrijdvisserij (competities, coaching, procedures). Omgekeerd zal de sportvisserij ook haar kennis inbrengen.
* Om de voorlichting over het vissen verder uit te breiden, kan de hengelsport van lokaal tot nationaal niveau aansluiten bij landelijke acties zoals Buurt-Onderwijs-Sport, Sporten is Gezond, e.d.
* Via samenwerking met andere sportbonden en het NOC*NSF kan de sportvisserij haar belangenbehartiging nog nadrukkelijk versterken. Tevens ontstaat er een ingang bij een derde ministerie: het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van minister Edith Schippers.

Volwaardig lid
Ook het NOC*NSF en de sportbonden zien belangrijke voordelen aan het lidmaatschap van Sportvisserij Nederland. De hengelsportlobby, communicatie, ondernemerschap, vernieuwing, kwaliteit en omvang worden daar als een grote kracht gezien. Vanaf 1 januari 2013 is Sportvisserij Nederland volwaardig lid van NOC*NSF. Tot en met 2016 gebeurt dit budgettair neutraal. Oftewel het brengt geen kosten voor de hengelsport met zich mee. Hierna kunnen mogelijk zelfs extra inkomsten ten behoeve van de wedstrijdvisserij worden verwacht.
Vanaf 1 januari 2013 is de sportvisserij dus een van de grootste sportbonden van Nederland!
Bron: persbericht Sportvisserij Nederland

Wat maakt een (charter)haven een goede haven?

Bij een vaarvakantie speelt de haven een belangrijke rol. Je wilt op vakantie immers graag rondkijken in leuke havenstadjes. Maar niet alleen de aantrekkelijkheid van de stad is belangrijk. Een goede afmeervoorziening in de haven is ook belangrijk voor de scheepvaart, helemaal als het om passagiersschepen gaat. Gasten aan boord moeten op een veilige manier van en aan boord kunnen gaan. Maar een goede haven heeft natuurlijk meer te bieden, zoals stroomvoorziening, afvalvoorzieningen en watertappunten voor de schepen.

Een aantrekkelijke haven is niet alleen goed voor haar gasten, maar zorgt ook voor een goede bezetting van de haven. Voor een gemeente betekent dit een bron van inkomsten. De BBZ wil met dit rapport havenbeheerders en beleidsmakers een stimulans geven om met andere ogen naar de haven te kijken en te stimuleren om (waar nodig) te investeren in de haven. Een goede verhouding tussen prijs en kwaliteit is een goede graadmeter voor een aantrekkelijke haven. Het is om deze reden dat we deze inventarisatie uitvoeren, waarmee elke havenbeheerder kan nakijken hoe zijn/haar haven scoort t.o.v. andere charterhavens.
Bovendien kan dit rapport gebruikt worden bij het opstellen van pakket van eisen bij renovatie/vernieuwing van de haven. De BBZ wil deze gegevens tweejaarlijks vernieuwen om havenbeheerders de mogelijkheid te bieden om te stijgen in de ranglijst.

Een inventarisatie van de grootste havens rondom IJsselmeer, Waddengebied en Deltawateren. Naast de inventarisatie heeft de BBZ verschillende objectieve onderdelen in de haven voorzien van punten. Op deze manier is het mogelijk om een kwalitatieve vergelijking te maken tussen de verschillende havens. Door hiernaast het haventarief voor een gemiddeld schip (van 30 meter lengte en met 25 passagiers) te leggen is ook de kwaliteit/prijsverhouding van de haven inzichtelijk gemaakt. De brochure wordt tweejaarlijks herzien, zodat de informatie actueel blijft.

Download het volledige rapport (55 blz, 1,5 Mb) op http://www.beroepschartervaart.nl/nl/over-ons/haveninventarisatie.html.

Bron: BBZ vereniging voor beroepschartervaart

Communicatie via VHF

Wat zijn nu eigenlijk de regels omtrent marifonie en wat wordt er van u verwacht als u gaat varen betreffende het marifoongebruik?

Het is eigenlijk heel eenvoudig: er wordt van u verwacht dat u gewoon meedoet met de andere vaarweggebruikers en verkeersposten.

Eerst maar eens wat apparatuur en regels op een rijtje:

Allereerst moet degene die de marifoon bediend, gecertificeerd zijn, of onder toezicht staan van iemand die gecertificeerd is.

Voor een gewone binnenvaartmarifoon is het "Basiscertificaat Marifonie" voldoende.
Heeft u een "zeevaartmarifoon"; onder andere herkenbaar aan de mogelijkheid om met één knop een noodoproep uit te laten gaan, de zgn. "distress-knop", dan volstaat een basiscertificaat niet en moet u een "Marcom-B certificaat" hebben.
Zie www.agentschaptelecom.nl

Voor kleine schepen (dus beneden de lengte van 20 meter) geldt geen verplichting om marifoon aan boord te hebben op de Nederlandse binnenwateren. Als dit kleine schip echter een radar heeft, moet het wel zijn uitgerust met marifoon.

Grote schepen (langer dan 20 meter) moeten voorzien zijn van een marifoon. Op de wateren genoemd in BPR bijlage 9 (de grote doorgaande vaarwegen in Nederland) moet een groot schip zelfs twee marifoons hebben. Vroeger mocht één van de marifoons een uitluisterset zijn, dit mag niet meer, het moeten twee volwaardige marifoons zijn.

Op RPR gebied geldt ook zo'n "dubbele marifoonplicht", maar daar mag één van de twee nog wel een uitluisterset zijn. Deze marifoons moeten van een goedgekeurd type zijn en goed functioneren. Bovendien moeten ze geregistreerd zijn bij Agentschap Telecom in Groningen. Deze registratie is gratis. Zie www.agentschaptelecom.nl

Heeft u ook AIS aan boord, dan moet die ook geregistreerd zijn, bovendien krijgt u, als u AIS aan boord installeert, een zgn. MMSI-nr., een uniek internationaal nummer dat de AIS meezendt en gekoppeld is aan uw schip.

Tot zover de apparatuur aan boord.

Even in het kort op een rijtje wat nu precies verwacht wordt van de gebruikers van marifoon:
De reglementen zijn hier duidelijk over:
Er moet gecommuniceerd worden als dit voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijk is. Bent u "doorgegroeid" van een klein schip naar een groot schip, dan zit hier wel een kleine verandering in: vroeger als klein schip hoefde u alleen maar uit te luisteren, nu moet u gewoon meedoen.

Overigens is er de laatste tijd ook wel wat veranderd in de plichten van het kleine schip:

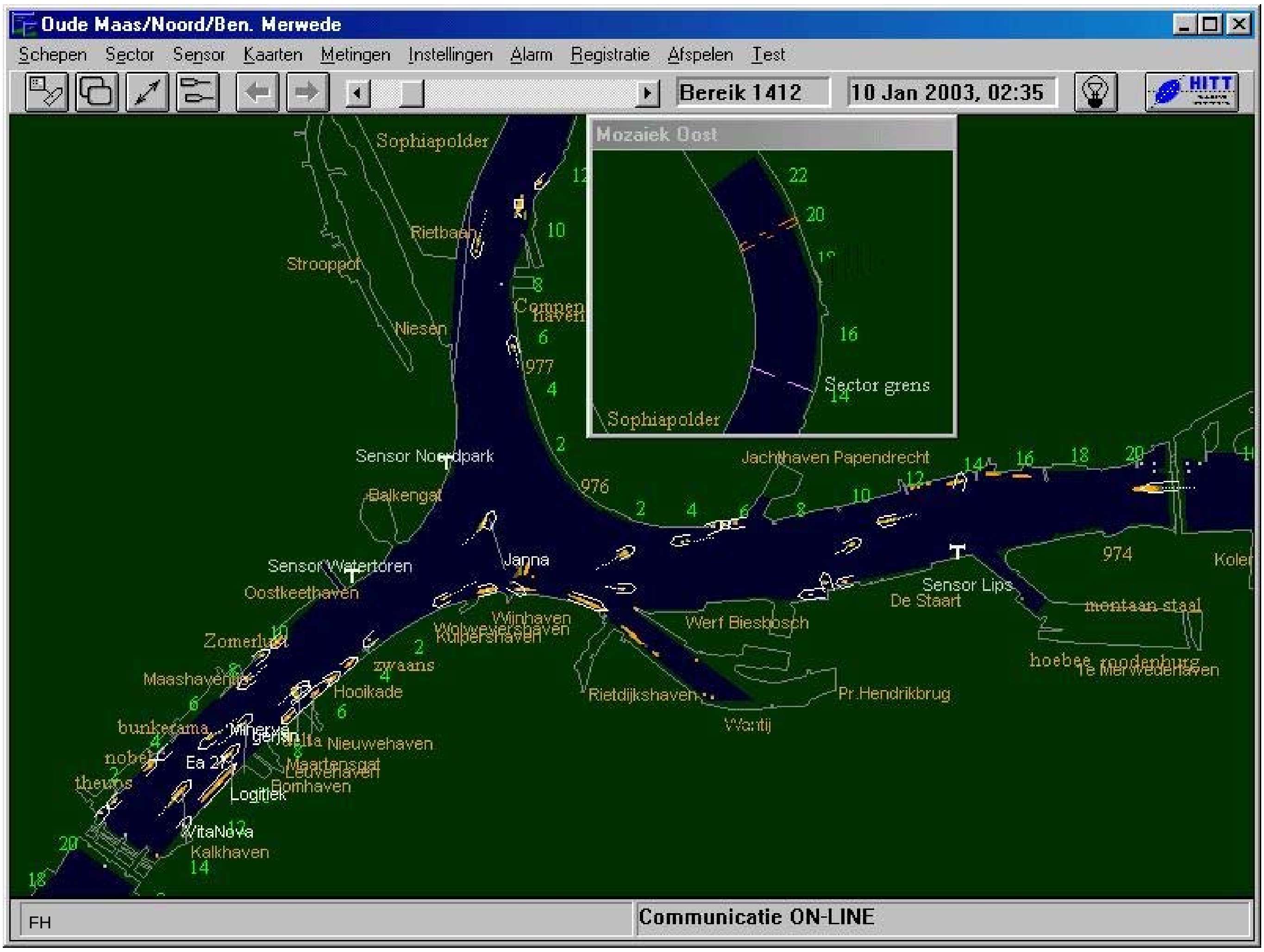
Zij zijn niet verplicht een marifoon aan boord te hebben, maar als zij er vrijwillig wel een aan boord hebben, moeten ze aan dezelfde basisregels voldoen als grote schepen, met andere woorden: verplicht uitluisteren en informatie geven als dat nodig is!

De reglementen geven zelf geen regels over "hoe" er gecommuniceerd moet worden, hiervoor wordt verwezen naar het "Handboek voor de Marifonie in de binnenvaart" en de "Regeling communicatie rijksbinnenwateren".
Deze boekwerken bent u ook verplicht (bijgewerkt) aan boord te hebben.

Bij het behalen van een bedieningscertificaat leren we hoe we moeten praten via de marifoon (u vindt dit eventueel ook terug in voornoemd Handboek):


FH

Eerst luisteren of u geen aan de gang zijnde gesprekken verstoort, alleen kort zakelijk en ter zake spreken en gesprekken mogen alleen maar betrekking hebben op de veiligheid van personen en navigatie van schepen.
Als er geen gesprek aan de gang is kunt u uw oproep doen: altijd "oproep, tekst en slotwoord" gebruiken.
De oproep bestaat uit het "callsign" (dit is de roepnaam) van het opgeroepen station (een ander schip, of een verkeerspost, brug o.i.d.) en uw eigen callsign, meestal wordt de scheepsnaam gebruikt, de tekst is het bericht,



het slotwoord is afhankelijk van uw bericht; als u geen antwoord meer hoeft, kan het slotwoord "uit" zijn, moet de tegenpartij antwoord geven, dan is het slotwoord "over".
Er is nog een 3e slotwoord: "stand by", dit wordt gebruikt als er niet meteen een antwoord te geven is, maar er binnen korte tijd een antwoord komt.

Voorbeelden:
Sector Dordt, dit is de Johanna, uitvarend uit de Kuipershaven, bestemming Sliedrecht, over.

U gebruikt hier "over" omdat u antwoord verwacht van de verkeerspost, bijvoorbeeld om aan u te melden of er vaart in de buurt is.
Het antwoord van sector Dordrecht zou kunnen zijn:

Johanna, dit is sector Dordt, er is geen op-, en afvaart, uit.

De tegenpartij kan hier "uit" gebruiken, omdat er verder geen communicatie meer nodig is over deze melding.
Zou er wel vaart in de buurt zijn, dan zal sector Dordrecht bijvoorbeeld zeggen:

Johanna, dit is sector Dordt, er is een opvarend binnenschip op 300 meter beneden de Kuipershaven, richting Gorinchem, over.

Hier gebruikt de tegenpartij "over", omdat er van u verwacht wordt dat u aangeeft hoe u met deze situatie omgaat. Bijvoorbeeld:

Sector Dordt, dit is de Johanna, dan wachten we tot de opvaart gepasseerd is, uit.

Wat wordt er, binnen een gebied waar verkeersbegeleiding is, nu precies van u verwacht?

Dat kunnen we lezen in de "Regeling communicatie rijksbinnenwateren". Als we ons even houden bij sector Dordt dan lezen we daar in wat er van ons verwacht wordt en wanneer.

U ziet ook dat kleine schepen hiervan zijn uitgezonderd wel moeten alle schepen(zie laatste blokje) gedurende de vaart uitluisteren, communiceren en oproepen beantwoorden.

Met andere woorden: kleine schepen hoeven zich niet te melden, maar wel uit te luisteren en als ze horen dat er naar hen gevraagd wordt, wel antwoord geven! Vaart u op een groot schip (dus langer dan 20 meter) dan moet u ingevolge deze regels dus iedere bijzondere manoeuvre (omschreven in blokje 5) melden!

Hierboven in de voorbeelden gingen we uit van een gebied, waarop verkeersbegeleiding is ingesteld.

Op gebieden waar dit niet is, moet het schip/schipverkeer, dus onderlinge berichtgeving voor een veilige navigatie, altijd plaatsvinden op VHF-kanaal 10.

Ook daar worden afspraken gemaakt met andere schepen, maar dit wordt dan niet door een verkeerspost geregeld, maar door de schepen onderling. Ook hier geldt: als u op een groot schip vaart, bent u verplicht om met alles "mee' te doen.

Hier zal het oproepen soms anders gaan, omdat u bijvoorbeeld, niet weet wie u precies op moet roepen. Stel u komt de Helsluis uit, bij de Dordtsche Biesbosch. Dit is een krap vaarwatertje; als u in de monding moet wachten, drijft u door stroom en wind al gauw tegen de (stenen) glooiing. U wilt dus graag weten of er nog opvaart is. U zou uw oproep als volgt kunnen doen:

De Dankbaarheid komt de Helsluis uit en gaat op de Beneden-Merwede in de opvaart, is er nog opvaart beneden de Helsluis?

Dikke kans dat u antwoord krijgt van op de rivier varende schepen. Ga er echter niet vanuit dat, als u geen antwoord krijgt, er geen opvaart zal zijn! Schepen luisteren niet altijd goed uit!

Waarom nu die tweede marifoon nodig is? Welnu er zijn altijd oproepen nodig, buiten de marifoonkanalen waarop de scheepvaart geregeld wordt. Ingevolge de regels moet u altijd uitluisteren op de kanalen waarop de scheepvaart geregeld wordt. De ander marifoon heeft u dus nodig om bijvoorbeeld een brug op te roepen, een bunkerboot te bestellen enzovoort.

BPR 4.05 lid 8 tweede volzin: Een klein schip dat vrijwillig twee marifoons heeft moet, net als grote schepen, op de BPR-Bijlage 9-wateren en RPR-wateren met beide marifoons werken!

Frans Heijlaerts

Regionale Verkeerscentrale Dordrecht

Sector Dordrecht: Oude Maas, km 979,075 - Beneden Merwede, km 972,0
- Noord, km 978

Wantij, van Prins Hendrikbrug tot de Beneden Merwede

Wie	Wat	Bij wie	Hoe	Wanneer	Opmerkingen
Ieder schip, met uitzondering van een klein schip dat geen stoffen vervoert, als bedoeld in artikel 9.07, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement	* scheepsnaam * positie * vaarrichting * elke bijzondere manoeuvre	sector Dordt	Marifoonkanaal 79	Bij het voornemen tot het uitvoeren van een bijzondere manoeuvre, zoals het - in- of uitvaren van een haven of nevenvaarwater - keren en oversteken van de vaarweg - ten anker komen of verlaten van de anker- of ligplaats	Alle schepen moeten gedurende de vaart in het blokgebied uitluisteren communiceren en oproepen beantwoorden